



Verkehrsausschuß

10. Sitzung (öffentlich)

18. April 1996

Düsseldorf - Haus des Landtags

10.00 Uhr bis 12.15 Uhr

Vorsitzender: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographinnen: Dr. Müller, Zinner

Verhandlungspunkt:

Seite

Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/422

Der Ausschuß führt zu dem Gesetzentwurf eine Anhörung durch.

Angehört wurden:

Czuka

12

Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter

- Zuschrift 12/423 -

Forster

8

Personennahverkehr Westfalen-Süd

- Zuschrift 12/467 -

Seite

Dr. Frohnert	18, 21
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. - Zuschrift 12/412 -	
Graichen	16, 26
Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr - Zuschrift 12/414 -	
Hermanns	25
Deutscher Beamtenbund, Landesbund Nordrhein-Westfalen - Zuschrift 12/415	
Hirschfeld	22, 26
PRO BAHN e. V. Nordrhein-Westfalen - Zuschrift 12/424 -	
Hüttemann	9, 10, 15, 21
Aachener Verkehrsverbund - Zuschrift 12/411 -	
Beigeordneter Kiepe	1, 7
Städtetag Nordrhein-Westfalen - Zuschrift 12/451 -	
Beigeordneter Dr. Krämer	3, 13
Landkreistag Nordrhein-Westfalen - Zuschrift 12/451 -	

	Seite
Metz	19, 22
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Nordrhein-Westfalen - Zuschrift 12/407 -	
Dr. Schiebold	10, 13
Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe - Zuschrift 12/472 -	
Dr. Schmidt-Freitag	5
Verkehrsverbund Rhein-Sieg - Zuschrift 12/397 -	
Teubner	4, 14, 16
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - Zuschrift 12/425 -	
Thomas	4
Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund - Zuschrift 12/451 -	
Weis	24
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands/ Deutscher Gewerkschaftsbund, Landesbezirk NRW - Zuschriften 12/450, 12/468 -	

Weitere Zuschrift:

Feministische Organisation von Planerinnen und

Architektinnen - FOPA Dortmund

Zuschrift 12/260

* * *

Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/422

Vorsitzender Manfred Hemmer begrüßt die Anwesenden, ruft den Beschluß des Ausschusses vom 18. Januar 1996 in Erinnerung, diese Anhörung durchzuführen, und gibt Hinweise zum Ablauf.

Beigeordneter Kiepe (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Wir sind gebeten worden, Ihnen noch Hinweise für Ihre Beratung über die Änderung eines Gesetzes zu geben, das erst zu Beginn dieses Jahres in Kraft getreten ist.

Ich betone das, und Sie merken schon, daß wir nicht verstehen, daß ein Gesetz, das nach ausführlicher Beratung im Landtag beschlossen worden ist und das im Grundsatz und in den wesentlichen Aussagen durchaus die Zustimmung der kommunalen Spitzenverbände erhalten hat, wenige Monate nach seinem Inkrafttreten einer Novellierung unterzogen werden soll; obendrein, wenn man - wie wir, die wir sowohl den Städtetag Nordrhein-Westfalen als auch in der Geschäftsstelle den Deutschen Städtetag zu vertreten und zu bearbeiten haben - weiß, daß das nordrhein-westfälische Regionalisierungsgesetz - ohne Ihnen jetzt besonders dickes Lob vortragen zu wollen, aber das darf ich sagen - das kommunalfreundlichste Regionalisierungsgesetz in der Bundesrepublik Deutschland ist.

Wenn es sich um Änderungen handeln würde, die unsere Kritikpunkte von damals, die sich auf die Finanzausstattung bezogen, betreffen, würden wir dem gern näher treten. Daran fehlt es aber. Es wird nicht etwa das, was wir damals vorgeschlagen haben, die gemeinsame Übernahme der Infrastrukturvorhaltekosten durch Land und kommunale Aufgabenträger, angesprochen - was eine Verbesserung wäre -, sondern es werden in zwei Punkten aus unserer Sicht sogar Verschlechterungen des Gesetzes vorgenommen. Die drei kommunalen Spitzenverbände unter dem Dach der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in diesem Land haben Ihnen eine gemeinsame Stellungnahme zugeleitet; ich will sie nicht im einzelnen hier vortragen. Aber den Kern der beiden Punkte, die uns dazu bewegen, beide Änderungsvorschläge des vorliegenden Entwurfs abzulehnen, möchte ich doch unterstreichen.

Der erste Punkt betrifft den Wegfall des Fördertatbestands Schienenersatzverkehr. Dabei wird so getan, als gehe es darum, Streckenstilllegungen größeren Umfangs zu verhindern, auszuschließen, einzuschränken. Wenn das so wäre, würden wir gern mit Ihnen darüber reden. Daran fehlt es aber. Es geht überhaupt nicht um die Verhinderung von Streckenstilllegungen größeren Ausmaßes, sondern darum, eine Regelung zu erörtern, die sicherstellt,

daß der Regionalisierungsgedanke, wie wir ihn mit Ihnen gemeinsam bei der Beratung vor der Verabschiedung des Gesetzes besprochen haben, in den kommenden Jahren ernsthaft umgesetzt wird.

Wenn die kommunalen Gebietskörperschaften als Aufgabenträger diese Verpflichtung ernst nehmen sollen, müssen sie auch in den Stand gesetzt werden, darüber zu entscheiden, in welchen Fällen und wie die Nahverkehrsbedienung auf Schienenstrecken oder durch Busverkehr effizient und den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung entsprechend erbracht werden kann. Das kann im Einzelfall heißen - dazu möchte ich zwei Gesichtspunkte betonen -, daß eine andere Art von Nahverkehrsbedienung die bessere ist, wenn etwa aus städtebaulichen Gesichtspunkten die bisher vorhandenen Schienenstrecken die Schwerpunkte der Besiedelung nicht erreichen. Das kann auch heißen: Wenn nachhaltig erkennbar ist, daß auf Dauer die Bedienung durch Schienenverkehre finanziell nicht tragbar ist und eine Bedienung durch Busverkehre besser den Zweck erfüllt, ist eine Umstellung durchaus sinnvoll. Das sind erstens Einzelfälle, zweitens sagt das Gesetz ausdrücklich, daß das nur möglich ist, wenn nachweislich die Verkehrsbedienung verbessert wird, nicht einfach so, nachdem einer intern geheime Berechnungen angestellt hat. Darüber ist dann von den Aufgabenträgern in den Räten und in den Kreistagen Rechenschaft abzulegen. Das ist kontrollierbar. Wir meinen, daß der Regionalisierungsgedanke unterlaufen, falsch verstanden wird, wenn den Aufgabenträgern diese Möglichkeiten genommen werden. - Soweit zum ersten Punkt. Bezüglich der Einzelheiten verweise ich auf unsere gemeinsame Stellungnahme.

Zum zweiten Punkt muß ich mich ähnlich kritisch äußern: Die bisherige Möglichkeit, daß die Zuwendungen für Betriebskosten des SPNV ausschließlich aus dem Topf des § 8 Abs. 1 zu leisten sind, soll genommen werden.

Sie wissen aus den Anhörungen, daß wir größten Wert darauf gelegt haben klarzustellen, daß wir davon ausgehen - auf Bundesebene wie auf Länderebene -, daß die Mittel des § 8 Abs. 2, die ja 1997/98 aufgestockt werden, für investive Maßnahmen im ÖPNV im weitesten Sinne reserviert und eben nicht für die Betriebskostenfinanzierung gedacht sind. Darüber gab es - das wissen Sie - auch in unserer Mitgliedschaft zwischen den einzelnen Fachebenen durchaus Diskussionen. Es gab die Kämmerer, die die Betriebskostendefizite natürlich gern mit diesen Mitteln hätten stopfen wollen. Wir haben gesagt: Langfristig ist es richtiger, und nur dann macht die Regionalisierung Sinn, wenn die Mittel des § 8 Abs. 2 sowohl für Verbesserungen im SPNV als auch im kommunalen ÖPNV für investive Maßnahmen vorgehalten werden und gesichert bleiben. Das heißt im Umkehrschluß, daß die Betriebskostenfinanzierung für den SPNV und alles das, was unter die Status-quo-Sicherung - Fahrplan, Leistungsangebot 1993/94 - fällt, ausschließlich durch die Mittel des § 8 Abs. 1 finanziert werden.

Wenn das, wie die Landesregierung im Gesetzentwurf beabsichtigt, mit den Mitteln, die das Land Nordrhein-Westfalen vom Bund hierzu erhält, nicht geleistet werden kann, ist das kein Weltuntergang, denn es gibt zwei Möglichkeiten, um dieses Problem zu bewältigen: Zum einen muß die Leistung im SPNV effektiver erbracht werden, und man muß mit dem Mittelvolumen auskommen. Es handelt sich ja außerdem nicht um eine Perspektive "unendlich", sondern um einen begrenzten Zeitraum - bis 1998. In diesem Zeitraum halten wir es durchaus für angebracht, daß das Land - es ist bis dahin weitgehend Besteller, noch nicht wir - mit der Bahn AG so verhandelt, daß das, was im Land insgesamt für den SPNV an

Betriebskosten finanziell erforderlich ist, mit diesem Volumen bewältigt werden kann. Zum anderen: Wenn das nicht gelingt, muß das Land mit zusätzlichen Mitteln diese Finanzierungslücke bis 1998 abdecken. Dann haben wir eine andere Situation.

Wir meinen, daß auch in diesem Fall eine Änderung des Gesetzes nicht nur nicht nötig ist, sondern der kommunalen Interessenlage eklatant widerspricht. Gerade in der Anfangsphase, in den ersten zwei Jahren, brauchen wir die Mittel des § 8 Abs. 2 stärker als in den nächsten Jahren, um die in der Planung und in der Realisierung befindlichen ÖPNV-Infrastrukturverbesserungsmaßnahmen zu finanzieren, die wir im Vertrauen auf die erhöhten GVFG-Mittel über Jahre betrieben haben und mit der Unterstützung des Landes auch zu finanzieren begonnen haben.

Zusammengefaßt: Wir bitten Sie nachdrücklich, dieses im Grunde und auch in den wesentlichen Regelungen kommunalfreundliche Nahverkehrsgesetz Nordrhein-Westfalen nicht zu ändern, erst recht nicht in diesen beiden Punkten; denn damit würde eine deutliche Verschlechterung sowohl der Finanzausstattung als auch der planerischen Zuständigkeiten der kommunalen Aufgabenträger eintreten.

(Teilweise Beifall)

Beigeordneter Dr. Krämer (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Ich darf hervorheben, daß wir von seiten des Landkreistags aus der regionalen Sicht den Vortrag von Herrn Kiepe vollinhaltlich unterstützen. Die drei kommunalen Spitzenverbände sind sich darin einig, daß es zu einer Änderung des § 11 des Gesetzes nicht kommen sollte.

Ich darf mich auf einige Schwerpunkte des ÖPNV konzentrieren und hervorheben, daß der ÖPNV in unserem ÖPNV-Gesetz als eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe definiert ist, allerdings mit pflichtigen Teilen. Wir sehen in einer Änderung des § 11, der Finanzierung des übrigen ÖPNV, eine erhebliche Einschränkung in der Gestaltungsmöglichkeit durch die Aufgabenträger Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände; in dieser Form werden die Aufgaben des ÖPNV ja jetzt wahrgenommen.

Der Gesetzgeber hat sich vor sehr kurzer Zeit zu dem Konzept, das im wesentlichen aus dem ÖPNV-Gesetz des Bundes abgeleitet ist, entschieden. Die Grundsätze in § 2 des Gesetzes werden von uns durchaus akzeptiert. In den Absätzen 5, 6 und 7 ist die alternative Bedienungsform besonders stark angesprochen. Diese würde erheblich beeinträchtigt, wenn uns die Finanzierungsmöglichkeiten für einen Bereich durch eine Änderung des § 11 genommen würden.

Es dürfte auch ein Widerspruch zum Sinn des Regionalisierungsgesetzes des Bundes festzustellen sein. Dort heißt es in § 7, daß die Mittel des Regionalisierungsgesetzes schwerpunktmäßig, aber nicht ausschließlich für den SPNV zu verwenden sind. Es besteht also durchaus die Möglichkeit, daß diese Mittel auch für andere Bedienungszwecke des ÖPNV verwandt werden. Diese Variationsmöglichkeit sollte erhalten bleiben.

Wir haben uns nach langer Diskussion entschlossen, das Gesetz, wie es jetzt vorliegt und wie es von Herrn Kiepe dargestellt worden ist, anzunehmen und zu gestalten. Wir haben auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte in den Zweckverbänden sowohl den SPNV als auch den übrigen ÖPNV zu verantworten und wollen so den ÖPNV aus einer Hand dem

Bürger anbieten. Es liegt in der Verantwortlichkeit der Aufgabenträger, dafür zu sorgen, daß entsprechend dem gesetzlichen Auftrag einer der Schwerpunkte beim SPNV liegt; wenn aber von den Aufgabenträgern erkannt wird, daß Variationsmöglichkeiten notwendig sind, müßten diese genutzt werden können.

Abschließend darf ich darauf hinweisen - das ist für Sie als Abgeordnete aber nicht neu -, daß die Finanzsituation der kommunalen Ebene äußerst prekär ist und daß wir jede Mark, die für den ÖPNV vom Bund zum Land kommt und von dort auf die Aufgabenträger durchgereicht wird, sehr nötig brauchen, um den ÖPNV einigermaßen wirtschaftlich, aufgabengerecht und bürgergerecht zu gestalten. Ich bitte Sie herzlich, es bei der derzeitigen Regelung des § 11 zu belassen und keine Änderungen vorzunehmen.

Thomas (Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund): Meine beiden Vorredner haben die gemeinsame kommunale Position bereits ausführlich dargelegt. Ich möchte unnötige Wiederholungen vermeiden, aber aus kreisangehöriger Sicht doch kurz zwei Punkte aufgreifen, die mir wichtig erscheinen.

Zum einen begrüßen wir durchaus die Absicht des Gesetzentwurfs, die finanzielle Förderung der NE-Bahnen zu verbessern. Die Stärkung der NE-Bahnen fördert den Wettbewerb mit der DB AG und erweitert daher den Handlungsspielraum für die kommunalen Aufgabenträger. Durch die besondere Kompetenz der NE-Bahnen im Güterschienenverkehr sehen wir die Chance, in einer Kombination zwischen SPNV und Güterschienenverkehr die Rentabilität der Strecken zu ermöglichen, zu sichern und dadurch Streckenstillegungen zu vermeiden - was immer unser Ziel war. Diese von uns unterstützte Absicht sollte aber - das ist erörtert worden - durch eigenes finanzielles Engagement des Landes und nicht lediglich durch die Umschichtung fremder Mittel umgesetzt werden. Für uns war bei der Gesetzesvorlage insbesondere überraschend, daß in kommunale Zuwendungen eingegriffen werden soll, ohne eine Beschränkung vorzusehen.

Zweiter Punkt: Das vitale Interesse der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, wirtschaftlichen und sinnvollen ÖPNV im ländlichen Raum zu sichern, führt zu der Forderung, daß der Fördertatbestand Schienenersatzverkehr nicht abgeschafft wird. Es sind Einzelfälle denkbar, in denen ÖPNV nur durch Ersatzverkehre sinnvoll gewährleistet werden kann. Mit "sinnvoll" meine ich nicht nur wirtschaftlich, sondern auch unter Umweltsichtspunkten; denn Schienenpersonenverkehr hilft ja nicht nur, motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, sondern er induziert auf anderem Wege auch neue Pkw-Fahrten. Hier müßte jeweils eine Umweltbilanz vorgelegt werden.

Teubner (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Der Zweckverband Rhein-Ruhr unterstützt grundsätzlich das mit dem Gesetzentwurf verbundene Ziel, ein leistungsfähiges SPNV-Angebot sicherzustellen. Der SPNV bietet in verschiedener Hinsicht zusätzliche Vorteile gegenüber dem kommunalen ÖPNV und sollte daher entsprechend gefördert werden.

Ungeachtet dessen hält es der Zweckverband für nicht richtig, die Möglichkeit, Schienenersatzverkehre aus den Transfermitteln gemäß § 11 des Regionalisierungsgesetzes zu finanzieren, generell zu streichen, da in Einzelfällen ein Ersatz durch den ÖPNV aus verschiedenen Gründen sinnvoll und zweckmäßig erscheinen kann. Dies gilt zum Beispiel für SPNV-

Strecken, die aufgrund der veränderten Struktur und Siedlungsentwicklung mittlerweile an den eigentlichen Ziel- und Bebauungsschwerpunkten einer Region vorbeilaufen und von daher durch ÖPNV-Zubringerdienste bedient werden müssen oder die von der Nachfrage her auch bei großzügiger wirtschaftlicher Betrachtung nicht mehr gerechtfertigt sind. Der Zweckverband VRR schlägt daher vor, die Möglichkeit, Schienenersatzverkehre aus Transfermitteln gemäß § 11 Regionalisierungsgesetz zu finanzieren, nicht generell auszuschließen, sondern dies in besonders begründeten Ausnahmefällen zuzulassen.

Neben den bereits genannten Gründen könnten als Entscheidungskriterien beispielsweise eine Verbesserung der Reisezeit für den Fahrgast bei gleichbleibender oder verbesserter Angebotsqualität von Fahrten und Fahrzeugen und wirtschaftliche Aspekte zugrunde gelegt werden. Eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung sollte nicht an Fördertatbeständen scheitern. Im übrigen ist der Stellungnahme des Zweckverbandes VRR ein Formulierungsvorschlag und Ergänzungsvorschlag zu den Verwaltungsvorschriften beigelegt, der diese Tatbestände, wie wir glauben, präzisiert und die Gefahr ausschließt, daß es nun zu einer nicht beabsichtigten Stilllegungsorgie kommt. Ich verweise demzufolge auf die schriftliche Stellungnahme des Zweckverbandes.

Ich kann ergänzen, daß in den Fraktionen des Zweckverbandes für den Fall, daß diese Gesetzesänderung so beschlossen wird, überlegt wird, eine satzungsgemäße interne Regelung für die ganz wenigen Ausnahmefälle zu finden, in denen SPNV-Strecken aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt werden müssen, um die Transfermittel anderen dringend notwendigen SPNV-Strecken zukommen zu lassen, um Schienenersatzverkehre aus Zweckverbandsgeldern - vorsichtig formuliert - zu finanzieren. Das ist ein Problem, über das derzeit sehr ernsthaft im Zweckverband diskutiert wird.

Zur zweiten Frage, die hier ansteht: Der Zweckverband VRR ist der Auffassung, daß die Bestimmung des § 11 Abs. 2 in bezug auf die Definition des SPNV-Betriebsleistungsumfangs nach dem 31. Dezember 1997 zu allgemein und nicht präzise genug gefaßt ist. Die Formulierung, daß "zumindest das Verkehrsangebot nach dem Fahrplan 1993/94 bestehen bleibt", wird unterschiedlich ausgelegt und demzufolge zum Teil kontrovers diskutiert. Dabei wird unter anderem die Meinung vertreten, daß sich der Aufgabenträger auch nach dem 31. Dezember 1997 in allen Einzelheiten an diesem Fahrplan orientieren muß und demnach über keinerlei Gestaltungsspielraum bei der Bestellung von SPNV-Leistungen und bei der Ausgestaltung des SPNV-Leistungsangebots verfügt. Eine solche Auslegung entspricht nach unserer Auffassung nicht der Intention des Gesetzes. Sie würde vielmehr die Zielsetzung der Regionalisierung konterkarieren. Der Zweckverband VRR spricht sich daher im Rahmen der vorgesehenen Gesetzesänderung für eine Umformulierung des § 11 Abs. 2 aus. Ein Formulierungsvorschlag ist in unserer schriftlichen Stellungnahme beigelegt; ich brauche ihn hier nicht mehr zu verlesen.

Ich fasse zusammen: Uns erscheint es außerordentlich wichtig, in besonders begründeten Ausnahmefällen die Finanzierung auch von Schienenersatzverkehren aus den Transfermitteln zuzulassen.

Dr. Schmidt-Freitag (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Die schriftliche Stellungnahme des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg liegt Ihnen vor. Ich möchte auf zwei für uns wichtige Punkte besonders eingehen.

Wir meinen: Vorrang für die Schiene ja, aber bitte unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen. Das Schienennetz bildet in allen nordrhein-westfälischen Kooperationsräumen das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Dies trifft auch für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg zu.

Das SPNV-Netz verbindet die Ballungszentren sowohl untereinander als auch mit den angrenzenden Ballungsrandzonen und den ländlichen Zonen. Trotz der - unstrittigen - Erschließungs- und Verbindungsfunktion des SPNV-Netzes darf aber nicht unberücksichtigt bleiben, daß Quantität und Qualität des Schienennetzes sowohl zwischen den Kooperationsräumen als auch innerhalb der Kooperationsräume erhebliche Unterschiede aufweisen. Die Diskrepanz wird möglicherweise durch sich verändernde Siedlungsstrukturen und andere Produktions- oder Wohnstandorte in den nächsten Jahren noch zunehmen. Dies bedeutet, daß bestimmte Strecken eine erhöhte Verkehrsnachfrage zu verkraften haben werden. Andererseits ist nicht auszuschließen, daß bestimmte Strecken nicht mehr die bisherige Verkehrsnachfrage auf sich ziehen können.

Im Ergebnis führt eine zurückgehende Verkehrsnachfrage bei konstantem Tarifniveau zu Ertragseinbußen mit der Folge, daß beim Betreiber der Aufwanddeckungsgrad zurückgeht. Die Folge sind steigende Aufwanddeckungsfehlbeträge - eine weder volkswirtschaftlich noch betriebswirtschaftlich sinnvolle Entwicklung. Vor einer derartigen Herausforderung stand der VRS im vergangenen Jahr. Ich möchte das kurz erläutern:

Die DB-Strecke 482 Düren - Elsdorf - Bedburg war im Fahrgastaufkommen seit Jahren rückläufig. Im Durchschnitt nutzten gerade noch 18 Reisende das Verkehrsangebot - nach übereinstimmender Auffassung aller beteiligten Entscheidungsträger eine für die Verkehrsbedienung auf der Schiene zu schwache Verkehrsnachfrage. In Abstimmung mit den heutigen Aufgabenträgern - unter anderem dem Kreis Düren, dem Erftkreis und den beteiligten Zweckverbänden - entschloß man sich daher, diese Strecke stillzulegen, aber nicht stillzulegen im klassischen Sinne, sondern das Verkehrsangebot, immerhin 226 000 Zugkilometer im Jahr, wurde dorthin umgeschichtet, wo die Verkehrsnachfrage es erforderlich gemacht hat. Das war auf der hauptfrequentierten Strecke Köln - Horrem - Düren - Aachen, wo auch die S 13 dringend benötigt wird. Das war für die Fahrgäste, die dort das Angebot nutzten, eine Verbesserung, und für neue Fahrgäste wurde das Angebot ebenfalls attraktiver gemacht. Gleichzeitig konnte entlang der bisherigen Zugtrasse eine an der Verkehrsnachfrage ausgerichtete Busanbindung angeboten werden.

Dies sollte das Ziel sein: nicht nachfrageschwache Strecken in ihrer Entwicklung zu stabilisieren, sondern Betriebsleistungen und knappe Finanzmittel dorthin zu verlagern, wo die Verkehrsnachfrage es erforderlich macht, und zwar langfristig und unabhängig vom Verkehrsträger Schiene oder Straße. Die beabsichtigte Gesetzesänderung läßt nach unserer Auffassung ein solch flexibles und vor allem an der Verkehrsnachfrage ausgerichtetes Handeln der Aufgabenträger vor Ort nicht mehr uneingeschränkt zu.

Fazit: Die Streichung gerade des Fördertatbestandes Schienenersatzverkehr stellt einen Rückschritt gegenüber der bisherigen gesetzlichen Regelung dar. Aus der Sicht des VRS sind die Betriebsleistungen nicht dogmatisch festzuschreiben. Über Umfang und Verteilung dieser Leistungen innerhalb der Region sollte diese entscheiden, und zwar unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsnachfrage und streng nach Aufwands- und Ertragskriterien,

auch unter Einbeziehung der Alternative Schienenersatzverkehr. Wir meinen, dies ist betriebs-, volkswirtschaftlich, aber auch ökologisch der richtige Weg.

Günter Langen (CDU): Es war wichtig, daß wir diese Anhörung beantragt haben. Nach diesen ersten Äußerungen stellen sich für uns nicht allzu viele Fragen, denn wir finden unsere Meinung darin wieder.

Ich habe dennoch eine Frage an die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, eine rechtliche Frage. Ausgehend von der Tatsache, daß der Bundesgesetzgeber hier Vorgaben gemacht hat: Kann § 8 Abs. 2 für investive Zwecke überhaupt genutzt werden? Für mich als Nichtjuristen ergeben sich hier aus dem Bundesgesetz Fragen, die zunächst von den Juristen unter Ihnen beantwortet werden sollten.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Bei uns tun sich, wie immer, einige Fragen mehr auf.

Uns interessiert vor allen Dingen, welche konkreten Strecken gemeint sein könnten, bei denen Sie Vorschläge zur Reduzierung des Angebotes oder die Streckenaufgabe zugunsten von Busverkehren anvisieren.

Dann möchte ich an Herrn Kiepe die Fragen stellen - in der Stellungnahme wird darauf eingegangen -: Wie definieren Sie "unrentable Strecken", die aufzugeben wären?

An alle die Frage: Ist Ihnen bekannt, daß der Schienenersatzverkehr nicht ausgeschlossen wird, sondern an der bisherigen allgemeinen Förderung nach wie vor teilnimmt? Die Entscheidung liegt also nach wie vor bei der Kommune, diese Förderung zu nutzen.

Kiepe: Zu der Frage von Herrn Langen: Wir haben deutlich gesagt - auch Herr Dr. Krämer hat das ausgeführt; und wir haben das nicht nur juristisch interpretiert, sondern im Sinne der historischen Auslegung, des Entstehungsprozesses des Gesetzes -, daß die bundesrechtliche Regelung, die Reduzierung - was ein euphemistischer Ausdruck ist -, die Halbierung der GVFG-Mittel und die gleichzeitige Umbuchung dieser halbierten Mittel in die Regionalisierungsmittel der Länder bedeuten, daß diese Mittel in ihrem Ziel und Zweck nicht verändert werden, sondern für Infrastrukturverbesserungsmaßnahmen gedacht sind. Das ist unsere Position.

Zu der Frage von Herrn Eichenseher, welche Strecken konkret gemeint sind. - Das unterstellt, daß wir ein Streckenstilllegungsprogramm kennen oder selbst betreiben. Das ist nicht der Fall. Deshalb kann ich Ihnen weder Einzelmaßnahmen noch eine Liste vorstellen oder vortragen. Uns geht es einzig und allein darum, den kommunalen Aufgabenträgern, die demnächst die alleinige Verantwortung für den ÖPNV insgesamt tragen - für den kommunalen wie für den SPNV mit den anderen kommunalen Aufgabenträgern im Rahmen von Zweckverbänden -, die Möglichkeit zu erhalten.

Es ist nicht so, daß zur Zeit konkrete Streckenstilllegungen vorgesehen sind. Wir wollen aber sicherstellen, daß diese Möglichkeit weiterhin bestehen muß in den beiden Fällen, die ich genannt habe, nämlich, wie auch Herr Teubner und Herr Krämer unterstrichen haben, wo es aus städtebaulichen und verkehrsplanerischen Überlegungen heraus keinen Sinn macht,

eine Strecke aufrechtzuerhalten, weil sie nicht durch den Schwerpunkt der Besiedelung läuft. Neuere Planungen wie der Flächennutzungsplan der Stadt Köln sehen ausdrücklich vor, daß neue Wohngebiete und Gewerbeansiedlungen, wo intensive Verkehrsbelastungen zu erwarten sind, ausschließlich an leistungsfähigen ÖPNV-Strecken entstehen. "Leistungsfähige ÖPNV-Strecken" heißt in unserem Verständnis: möglichst Schienenanbindung. Das kann aber auch heißen: leistungsfähige Schnellbuslinien im Regionalverkehr oder auch im Nahbereich. Diese beiden Möglichkeiten muß man zusammen sehen. - Soweit zu der Frage, wo örtlich an solche Maßnahmen gedacht sein kann.

Sie fragten, was unter "unrentabel" zu verstehen sei. - Auch dies ist nach dem Gedanken des Regionalisierungsgesetzes Angelegenheit der kommunalen Aufgabenträger.

(Peter Eichenseher [GRÜNE]: Genau!)

Das ist nicht nur in der damaligen Gesetzesberatung durchaus kritisiert worden; ich habe Herrn Dr. Muthesius vom VDV noch in Erinnerung. Von anderen wird auch bei den PBefG-Beratungen vorgetragen, daß "ausreichende Verkehrsbedienung" zwischen Flensburg und Lindau doch nicht unterschiedlich interpretiert werden könne. - Das meinen wir aber sehr wohl. Regionalisierung heißt, daß vor Ort entschieden wird, welche politischen Prioritäten für Wohnungsbau, Städtebau und auch Verkehr die einzelne kommunale Gebietskörperschaft oder deren Zusammenschlüsse in Form von Zweckverbänden mit ihrer demokratisch legitimierten Mehrheit setzt. Wenn bei dem einen die Unrentabilitätsgrenze bei einem Zuschußbedarf von 60 %, bei dem anderen von 50 % gesehen wird, ist das eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft und nicht vom Landesgesetzgeber oder vom Bundesgesetzgeber vorzuschreiben.

Sehen Sie es mir deshalb nach, wenn ich Ihnen jetzt keine Zahlen nennen kann. Ich habe aber ja gesagt: Wenn sich eine nachhaltige Unrentabilität abzeichnet, der eine sich über mehrere Jahre erstreckende unrentable Finanzierung vorausgegangen sein muß, und gleichzeitig zu erwarten ist, daß alle städtebaulichen und verkehrsplanerischen Maßnahmen von der kommunalen Gebietskörperschaft geleistet werden müssen, nur dann, mit diesen Einschränkungen, ist das aus unserer Sicht überhaupt gerechtfertigt.

Forster (Personennahverkehr Westfalen-Süd): Das Regionalisierungsgesetz vom 7. März 1995 ist in § 11 Abs. 2 insofern konsequent formuliert, als Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV durch die Aufgabenträger eigenverantwortlich gestaltet werden können. Das war auch der Zweck der Übung. Dadurch liegen Aufgaben- und Finanzhoheit richtiger- und gewollterweise in einer Hand.

Mit der beabsichtigten Änderung des § 11 Abs. 2 wird die bisherige Gestaltungsfreiheit des Aufgabenträgers eingeschränkt. Insbesondere kann der Aufgabenträger in Einzelfällen gezwungen sein, unwirtschaftliche Verkehre aufrechtzuerhalten. Damit werden auf Dauer öffentliche Mittel nicht effizient eingesetzt. Ich glaube, es besteht kein Streit darüber, daß öffentlicher Personennahverkehr zum einen möglichst große Benutzerfreundlichkeit, zum anderen möglichst große Wirtschaftlichkeit zum Ziel hat. Beides ist durch das geltende Gesetz möglich, durch die Änderung sehen wir da Probleme. Deshalb bitten wir Sie, es bei dem geltenden Gesetz zu belassen.

Hüttemann (Aachener Verkehrsverbund): Es ist immer etwas mißlich, wenn man die große überzeugende Linie der kommunalen Spitzenverbände, denen wir uns ja voll und ganz verbunden fühlen, aus regionaler Sicht nicht so befolgen kann. Ich bitte dafür um Verständnis, denn ich bin hier aufgerufen, für eine Region, den AVV - Aachener Verkehrsverbund -, den letzten der drei großen Verbände, zu sprechen.

Vorab: Der AVV ist, soweit es um die Änderung des § 11 Abs. 3 geht und dort um die Sicherstellung der Transfermittel auch über 1997 hinaus, einverstanden. Wir haben ja unsere Erfahrung; denn als einer von wenigen betreiben wir eine nichtbundeseigene Eisenbahn und wissen um die Vorteile, wenn es zu dieser Änderung kommt. Wir bitten Sie deshalb, so zu entscheiden.

Ich stimme aber auch den Bedenken zu, was die Ersatzverkehre angeht. Ich betone: Dafür gibt es derzeit keinen konkreten Anlaß. Aber ich bin sehr dafür, daß wir flexibel bleiben können. Ein Beispiel: Nachdem wir - seit 1993 - die Schienenstrecken der Bundesbahn übernommen haben, kann es sehr wohl sein, daß man feststellt: Der erste Zug morgens um Viertel vor fünf hat keinen Sinn, es ist aber durchaus sinnvoll, für diese Relation einen Kleinbus einzusetzen. Ob das bei strikter Anwendung des Gesetzes dann noch möglich ist, ist fraglich. Aber diese Freiheit sollte man doch bitte lassen, obwohl derzeit Anhaltspunkte nicht bestehen. Selbstverständlich, meine Damen und Herren Abgeordneten, dürfen Schienenersatzverkehre, wenn sich größere Baumaßnahmen über Monate hinziehen, nicht unter dieses Verbot fallen. Das nur zur Klarstellung. Ich möchte mich den Vorschlägen des Kollegen vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr anschließen, da mehr Flexibilität ins Gesetz zu bringen. Das sind die Anliegen.

Weil ich nun die Möglichkeit habe, vor einem solch erlauchten Gremium zu sprechen, möchte ich Ihnen eine Sorge noch mitteilen, meine verehrten Damen und Herren. - Es wäre gut gewesen, wenn wir heute auch die Verwaltungsvorschriften hätten behandeln können. Wir warten dringend auf die 1 Million DM, meine verehrten Damen und Herren Abgeordneten!

(Zustimmung des Helmut Harbich [CDU])

In den Verwaltungsvorschriften ist das schön formuliert. Der Gesetzgeber hat - das kann man nur begrüßen - eine pauschale Regelung gemacht. Wir vertrauen auf dieses Gesetz. Aber jetzt heißt es: Da die Verwaltungsvorschriften noch nicht erlassen sind, können wir die 1 Million DM oder Teilbeträge noch nicht überweisen.

Der AVV steht vor seiner zweiten großen Entscheidung, nämlich ob wir in diesem Jahr eine Fahrkarte für Busse und Bahnen nehmen, was andere schon haben. Wir stehen vor großen Entscheidungen - Neuorganisation des gesamten Verkehrs mit entsprechenden Werbemaßnahmen. Aber ich als Vorstandsvorsteher habe kein Geld. Ich habe auf die 1 Million DM gesetzt und darauf vertraut, daß der erste Abschlag bis März kommt. Ich will keine Kritik üben an denjenigen, die dafür nichts können, aber den dringenden Appell an alle richten, die darauf Einfluß nehmen können, daß das geschieht. - Vielen Dank.

(Teilweise Beifall)

Vorsitzender Manfred Hemmer: Herr Hüttemann, herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. Im letzten Punkt sind wir uns völlig einig: Auch wir warten darauf. Wir warten zunächst auf die Stellungnahme des Innenministers. Sonst hätten wir dieses Thema schon längst auf die Tagesordnung des Ausschusses gesetzt.

Hüttemann: Dann geben Sie bitte zu erkennen, daß das zuständige Ministerium nicht gehindert ist, Abschläge zu zahlen.

Vorsitzender Manfred Hemmer: Wir werden es versuchen. Aber ich kann Ihnen heute nichts versprechen.

Hüttemann: Ich bitte um Verständnis, daß ich darauf so intensiv eingehe. - Wenn der Verkehrsausschuß das Votum abgibt, daß Abschlagszahlungen geleistet werden, dann geschieht das auch.

Vorsitzender Manfred Hemmer: Wir werden darüber nachdenken, ob das machbar ist.

(Günter Langen [CDU]: Herr Vorsitzender, nicht nachdenken, sondern das machen wir!)

- Das muß geprüft werden. Ich möchte hier nichts zusagen, was nicht einzuhalten ist. Wir werden uns bemühen, mit dem Ministerium so schnell wie möglich zu sprechen, Herr Kollege Langen.

(Günter Langen [CDU]: Aber appellieren können wir doch!)

- Natürlich.

Dr. Schiebold (Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe): Den Beitrag von Herrn Hüttemann eben in bezug auf die 1 Million DM fand ich äußerst wichtig, denn bei den neuen Zweckverbänden treten ja die Kreise im wesentlichen außerhalb der etablierten Zweckverbände in Vorleistung. Da geht es zum Teil um stattliche Beträge. Ich spreche insbesondere für den finanziell arg gebeutelten Kreis Unna. Das belastet uns schon.

Zur Sache des eigentlichen Themas! Ich schicke voraus: Ich votiere für die Beibehaltung des § 11.

Und auf die Frage von Herrn Eichenseher eingehend: Wir haben noch keinen Nahverkehrsplan. Insofern kann ich nicht sagen, ob wir willens und bereit sein werden, ob es sinnvoll oder zweckmäßig ist, den Schienenpersonennahverkehr auszudünnen. Ich hoffe, es bleibt so, wie es jetzt ist. Besser: Ich hoffe, daß wir Schienenpersonennahverkehr intensivieren und verdichten können. Bloß: Wir plädieren für die Handlungsoption; diese sollte nach unserer Auffassung gewährleistet sein. Warum, das möchte ich aus der Sichtweise des Zweckverbandes Ruhr-Lippe zu erläutern versuchen.

Wir sind ein Zweckverband, der - auch von den Zugkilometern - eine recht stattliche Größe hat. Ich glaube, er ist der drittgrößte im Land Nordrhein-Westfalen. Unser Zweckverband zeichnet sich durch eine besonders untypische Siedlungs- und Raumstruktur aus. Wir haben im Zweckverband Anteile des Ballungskerns, maßgebliche Anteile des Ballungsrandes und insbesondere weite Teile des ländlichen Raums. Da zu einem Konzept, zu einem einheitlichen vernünftigen System in bezug auf die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs bzw. Schienenpersonennahverkehrs zu kommen, ist sicherlich äußerst schwer. Insofern suchen wir nach Handlungsoptionen, die theoretisch bereitgestellt werden sollten.

Zweiter Aspekt, der für uns von Bedeutung ist und der von dem abstrahlt, was die Kollegen aus den etablierten Zweckverbänden vorgetragen haben: Unser Zweckverband befaßt sich - zunächst - nur mit dem Schienenpersonennahverkehr. Das Gesetz gibt uns da die Option. Wir haben uns auf der Ebene unseres Zweckverbandes aus siedlungsstrukturellen und sonstigen Gründen sachgerecht und zweckorientiert zunächst für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs entschieden. Das heißt - ich beziehe mich jetzt auf die schriftliche Stellungnahme, die wir leider erst heute haben vorlegen können -: Öffentlicher Personennahverkehr aus einer Hand ist auf unserer Ebene sehr schwer zu gestalten. Das Hinwirken auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV, wie es im Gesetz heißt, ist bestenfalls durch außerordentlich verfahrensaufwendige Koordinations- und Kooperationsprozesse möglich.

Nach Auffassung des ZRL haben die Zweckverbände nach dem jetzigen § 11 wie auch nach dem zu ändernden § 11 nach bestimmten Voraussetzungen - der Entwurf der Verwaltungsvorschriften gibt das jetzt her - die Möglichkeit, regionsintern, aber auch regionsextern mit anderen Zweckverbänden zur Substitution von SPNV-Leistungen im Rahmen der zur Zeit nach Zugkilometern berechneten Transfermittel zu kommen. Denkbar ist eine Anpassung der SPNV-Leistungen nach unten bis auf einen jeweils zu bestimmenden Mindestsockel, der Gerade-noch-Aufrechterhaltung des Schienenpersonennahverkehrs. Man kann jetzt ausdünnen und eine Minimalausstattung fahren, Hauptsache, die Zugkilometerzahl bleibt konstant. Die Bilanz muß gewahrt bleiben.

Entscheidend ist, daß Schienenersatzangebote diesbezüglich durch den Aufgabenträger ZRL unmittelbar weder planerisch noch förmlich zu erreichen sind, und zwar wegen der unterschiedlichen Aufgabenträgerschaft für den sonstigen öffentlichen Personennahverkehr. Der öffentliche Personennahverkehr, der Gummiverkehr, wird von anderen Aufgabenträgern gestaltet, von den Kreisen und kreisfreien Städten, die wiederum die Möglichkeit haben - was sich in unserer Region im Augenblick nicht abzeichnet -, die Aufgabenträgerschaft auf kreisangehörige Städte und Gemeinden zu delegieren. Da wird es noch komplexer. Ein solches Konzept wird noch schwerer zu erreichen sein.

Bei Realisierung dieses Passus des § 11 ist sogar eher ein ÖPNV-Zielsetzungen, Kosten und Finanzierungsnotwendigkeiten konterkarierendes Schienenersatzangebot wahrscheinlich, weil durch Handlungen der kommunalen Aufgabenträger - vor allen Dingen, wenn Städten und Gemeinden Aufgaben übertragen werden - vor Ort gegebene Verkehrsnachfragen befriedigt werden. Es zeichnet sich jetzt ab: Es gibt Doppelangebote in bezug auf Schienenverkehre und sonstige ÖV-Verkehre. Busdienste und Schiene sind häufig noch in Konkurrenz und als Doppelangebot zu sehen.

Der ZRL glaubt daher nicht, daß ein solches Problem über Beachtens- und Anpassungspflichten der hierarchischen Nahverkehrsplansystematik auszuräumen sein wird. Da wird zukünftig immer etwas zu ändern sein, denn die Pläne sind immer in Bewegung. Zwar steht im Gesetz: "Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände ... sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten." Aber das ist hehre Theorie. Wir wissen aus anderen planerischen hierarchischen Systematiken, daß das so nicht funktionieren kann.

Der jetzige § 11 trägt jedoch zum einen dafür Sorge, daß der Zweckverband aus objektiven Anpassungsnotwendigkeiten gegebenenfalls mit prinzipiellen Handlungsoptionen ausgestattet wird, zum anderen, daß zumindest auf der Ebene regional fungierender Verkehre Aspekte der Bus-Schiene-Integration in Zweckverbänden unserer Struktur am ehesten integrativ konzipiert, für die Beteiligten in Politik und Öffentlichkeit transparent und entscheidungsfähig gemacht werden können und deshalb sachgerecht umgesetzt werden können. Dies um so mehr, als das Gesetz eine hohe Entscheidungsschwelle formuliert: Mit der Einrichtung von Schienenersatzverkehren muß "eine Verbesserung des Verkehrsangebotes", so die Begründung des Gesetzentwurfes, verbunden sein. Diese Aussage gilt allerdings nur insoweit, als sich die Aufgabenträgerschaft Schienenersatzverkehr weiterhin auf die Ebene der Zweckverbände erstreckt. Darauf legen wir dann natürlich großen Wert.

Vor diesem Hintergrund ist nach unserer Auffassung - ich spreche wegen der besonderen Struktur ausschließlich für unseren Zweckverband; nur das kann ich tun - die Beibehaltung des § 11 sachgerecht und vernünftig. Ich wage zu bezweifeln, ob es zu diesem Zeitpunkt vonnöten ist, eine Gesetzesänderung vorzunehmen. Wir sollten den Werdegang der Nahverkehrspläne auf der Ebene der Zweckverbände abwarten und dann beobachten, ob in ein oder zwei Jahren nicht auch noch für andere Fälle kompakt eine Änderung anzustreben ist.

Czuka (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter): Unsere Stellungnahme liegt Ihnen vor. Ich greife einen Punkt heraus, der uns wichtig erscheint.

Auch wir plädieren für die Beibehaltung des geltenden § 11, um die Gestaltungsmöglichkeiten für einen integrierten ÖPNV offenzuhalten. Wir möchten betonen, daß unser Nahverkehrsverbund seinerzeit wohl als einziger Zweckverband in Nordrhein-Westfalen von vornherein die Aufgabenträgerschaft von Bus und Schiene unter der Voraussetzung des alten § 11 in der Absicht zusammengefaßt hat, ein integriertes ÖPNV-Konzept aus Bus und Bahn zu schaffen. Damit soll die Priorität der Bahn nicht kritisiert oder in Frage gestellt werden; sie soll und wird Rückgrat der Bedienung bleiben. Doch wir bitten hier, bei der Erstellung der Nahverkehrspläne den größtmöglichen Freiraum für die Entscheidung zu lassen, wie ein integriertes System aussehen kann und wie der größte Nutzen erzielt werden kann.

Johannes Rimmel (GRÜNE): Ich möchte fragen, wie Angebotsverbesserungen finanziert werden sollen, die im Bereich des Schienenverkehrs - so hoffe ich zumindest - angestrebt werden. Es steht ja nur ein begrenztes finanzielles Budget zur Verfügung, und es wird in einigen Bereichen bereits darüber diskutiert, stillgelegte Strecken zu reaktivieren bzw. neue Strecken zu bauen. Wo sehen Sie Potentiale, wenn Sie gleichzeitig Schienenersatzverkehre finanzieren wollen?

Dr. Schiebold: Ich kann diese Frage theoretisch beantworten.

Ich sehe verschiedene Möglichkeiten, den Schienenpersonennahverkehr zu qualifizieren. Die erste Möglichkeit besteht darin zu versuchen, bei gegebenen Erlösen die Kosten zu minimieren. Dafür gibt es erste Ansätze. Wir haben zum Beispiel mit dem VRR verabredet, die Konkurrenzsituation 1998 zu beleben; wir diskutieren - insbesondere auf den Ebenen des VRR und des ZRL - über die ersten Ausschreibungen für Schienenpersonennahverkehrsstrecken. Das ist der erste Schritt, die Kosten zu reduzieren. Wenn die Nahverkehrspläne existieren, müssen wir davon ausgehen, daß die Konkurrenz stärker wird. Ich nehme nicht an, daß die Deutsche Bahn AG völlig von der Schiene verdrängt wird, aber es wird Bewegung geben, die sicherlich in Zukunft zu veränderten Kostenstrukturen führen wird.

Man kann natürlich auch die Kostenseite verlassen, um sich die andere Möglichkeit, den Schienenpersonennahverkehr zu qualifizieren, anzuschauen, die Ertrags- bzw. Erlösseite. Dabei kann man über die Gestaltung der Preise, aber auch über die Verbesserung von sonstigen Qualitäten diskutieren, um die Erlöse zu maximieren. Ich fasse das sehr weit. Verkehr kann nur dann funktionieren, wenn Siedlungs- und Verkehrsbedingungen aneinander angepaßt sind. Insofern muß eine optimale Verkehrsplanung sehr frühzeitig mit einer vernünftigen Siedlungsplanung einhergehen. Siedlungsstrukturen sind im wesentlichen vorhanden, aber in unserem Raum gibt es auch Gestaltungsmöglichkeiten bei der Entwicklung der Siedlungsstrukturen. Daran kann man arbeiten, um mehr Kunden auf die Schiene zu bekommen. Das kann und wird dazu beitragen, die Erlöse zu maximieren.

Ein weiterer theoretischer Aspekt - ich betone das - ist fraglos das Umschichten von Transfermitteln, worüber wir hier gerade diskutieren: aus besagten Gründen weg von der Schiene - um nicht mißverstanden zu werden, nicht prinzipiell weg von der Schiene -, hin zu einem adäquaten Busverkehr. - Das sind die Möglichkeiten, die ich sehe.

Dr. Krämer: Ich bin für die Finanzen beim Landkreistag zuständig. Bezüglich der Frage der Angebotsverbesserung muß ich bedauerlicherweise eine Menge Essig in den Wein gießen.

Im Augenblick sind 121 Gemeinden im sogenannten Haushaltssicherungskonzept; das sind rund ein Drittel der Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Auch 11 Kreise sind im Haushaltssicherungskonzept, also auch ein Drittel. Vor allem angesichts der überwiegend nicht ausgeglichenen Haushalte der kreisfreien Städte, die große Verluste wie eine Bugwelle vor sich herschieben - was sich weit bis ins nächste Jahrtausend nicht ändern wird -, sehe ich derzeit keine finanzwirtschaftlichen Handlungsspielräume der Kommunen für eine Angebotsverbesserung. Wir werden Mühe haben, das derzeitige Angebot, das 1994/95/96er, auf der Schiene aufrechtzuerhalten. Wir müssen aber auch sehen, daß wir für diese Aufgabe verantwortlich sind. Gerade deswegen halten wir es für so wichtig, daß dieser kleine Handlungsspielraum, den uns der § 11 gibt, erhalten bleibt. Durch zusätzliche Mittel, die aus den Regionalisierungsmitteln, aus der Mineralölsteuer des Bundes kommen, müssen wir eine gewisse Beweglichkeit haben, das Fahrplanangebot zu halten und im Interesse des Bürgers einen einigermaßen leistungsfähigen ÖPNV aufrechtzuerhalten. Aber an Ausbau ist nach meiner Einschätzung vorläufig nicht zu denken.

Teubner: Ich möchte noch einmal aus der Sicht des VRR auf die Frage der finanziellen Möglichkeiten eingehen.

Der VRR spielt eine Sonderrolle, und zwar einmal von der Größenordnung her - man kann näherungsweise immer sagen, VRR ist halb Nordrhein-Westfalen -, zum anderen von der Organisation her; der VRR ist ja bereits seit 1990 kommunalisiert. Schon heute haben wir die Besonderheit - ich will die Gründe nicht darlegen -, daß die beachtliche Summe von rund 80 Millionen DM als sogenannte DB-Umlage im weitesten Sinne aus kommunalen Haushalten finanziert wird.

Bei der Neuaufstellung der Zweckverbandssatzung spielt natürlich die Frage nach den finanziellen Spielräumen eine entscheidende Rolle: Es sind erstens die Transfermittel, zweitens die Erträge des SPNV und drittens bei uns dieser plafonierte Betrag von 80 Millionen DM. Ergänzend zu meiner Stellungnahme wäre dieser Plafond das Überlaufgefäß, aus dem man trotz dieser beabsichtigten Gesetzesänderung - das wird zur Zeit andiskutiert - Schienenersatzverkehr bezahlen könnte. Man ginge gar nicht an die Transfermittel. Schon heute werden zur Bezahlung des SPNV kommunale Gelder eingesetzt, die im Grunde in der Entscheidung des Zweckverbandes bleiben.

Wir haben nun diskutiert, welche Spielräume es gibt. Als erstes möchte ich Herrn Dr. Schiebold unterstützen. Natürlich haben wir den Spielraum, für das vorhandene Geld mehr SPNV einzukaufen. Das ist möglich, wenn bei der Bahn AG der "AG-Effekt" wirkt, den Herr Dürr immer wieder erklärt hat, da noch Rationalisierungspotentiale vorhanden sind, oder wenn Wettbewerb wirkt. Völlig ausschließen muß man, daß Umlagen auf kommunale Haushalte, außer denen, die ich gerade genannt habe, erweitert oder in anderen Zweckverbänden eingeführt werden. Dieses Gesamtbudget, das sich, wie gesagt, noch aus den Transfermitteln - zukünftig unter Berücksichtigung der Angebotspreise - und den Erträgen - die, soweit das aus Attraktivitätsgründen möglich ist, zu steigern sind - zusammensetzt, muß ausreichen. Es wird nicht nennenswert durch weitere Belastungen von Gemeindehaushalten aufzustocken sein.

Wenn der Notfall eintreten sollte, daß dieses Budget nicht ausreicht, dann gibt es nach meiner Einschätzung zwei Möglichkeiten: Entweder müssen wir einen Leistungsrückgang in Kauf nehmen, oder wir müssen erneut darüber nachdenken, was mit den Mitteln nach § 8 Abs. 2 geschieht. Ich glaube daran, daß wir die Kosten reduzieren können und dieser Fall nicht eintritt. Ich glaube aber nicht daran, daß wir die Gemeindehaushalte zusätzlich belasten können. Das muß einmal sehr, sehr deutlich gesagt werden.

Johannes Rimmel (GRÜNE): Die Beantwortung meiner Frage macht eigentlich deutlich, warum es notwendig ist, diese Gesetzesänderung durchzuführen.

Das Stichwort kommunale Haushalte und die erwähnte beabsichtigte Umverteilung lassen für mich die Frage aufkommen, ob einer der hier Anwesenden der Meinung ist, daß das derzeitige Angebot auf den Schienenstrecken ausreichend ist und keine Notwendigkeit zur Verbesserung besteht. Wenn wir von dieser Tatsache ausgehen - ansonsten bitte ich Sie, mir zu widersprechen -, dann muß der Gesetzgeber einen Rahmen schaffen, ein Faß, das bis zu einem gewissen Level gefüllt ist, nicht durch Löcher anbohren zu lassen.

Ich bitte nochmals um eine Antwort auf die Frage: Ist das derzeitige Angebot auf den Schienenstrecken ausreichend und nicht verbesserungsbedürftig?

Peter Eichenseher (GRÜNE): Unsere Diskussion erinnert mich an das mittelalterliche Rom, wo man über Jahrhunderte historische antike Gebäude als Steinbruch benutzt hat, um neue Wohnhäuser zu bauen. Das spricht überhaupt nicht gegen die Wohnhäuser, die damals entstanden; die Architekten haben gute Arbeit geleistet. Dadurch ist aber manches verlorengegangen, was wir nicht einmal mehr rekonstruieren können.

Zu meiner Frage! Worauf gründen Sie die Vermutung, daß eine Umschichtung von Streckenkilometern von einer Bahnstrecke zu einer anderen, die wichtiger und leistungsfähiger ist, durch den jetzigen oder künftigen § 11 Abs. 2 ausgeschlossen würde? Es wurde mehrmals angesprochen, daß solche Verschiebungen notwendig sein könnten. Ich glaube, sie sind in beiden Versionen des § 11 auch weiterhin möglich.

Hüttemann: Ich stimme Ihnen zu, daß Umschichtungen möglich sind und auch möglich sein müssen. Gerade ist die Strecke Düren - Bedburg als Beispiel gebracht worden, die unter anderem auf die Hauptstrecke Aachen - Heerlen verlagert worden ist. Das ist sinnvoll und muß möglich sein.

Aber ich möchte auf die finanzielle Seite eingehen, weil Verbesserungen des ÖPNV zu sehr herausgestellt werden. Aus der Sicht des AVV kann ich nur unzulänglich antworten, weil bei uns mit der Übernahme der beiden DB-Strecken eine Sondersituation vorliegt. Diese DB-Strecken werden jetzt weiter verdichtet, im Stunden- und sogar im Halbstundentakt. Das ist nur möglich, weil der Finanzrahmen noch stimmt. Das muß ich betonen, das ist nicht unbedingt auf andere übertragbar.

Wir gehen jetzt im AVV die gleichen Wege, die vorher VRS und VRR schon beschritten haben, nämlich ein Fahrschein für Bus und Schiene, Sonderangebote am Wochenende, übertragbare Zeitkarten usw. Dafür müssen wir der Bahn einen Ausgleich zahlen. Seitdem gehen unsere Ausgleichsbeiträge, die von den Kommunen zu zahlen sind - die Defizite der Verkehrsbetriebe werden ebenfalls von den Kommunen abgedeckt -, so stark in die Höhe, daß man mir als Vorstandsvorsteher die größten Vorwürfe gemacht und die Frage gestellt hat: Warum haben wir uns überhaupt auf eine solche Sache eingelassen?

Wir hatten bisher ein gewisses Glück; aber nun stoßen wir an die Grenze. Ich bekomme jetzt nicht den Deckel, sondern eine Deckelung. Diese muß ich ab 1997, spätestens 1998 beachten. Dann weiß ich keinen Ausweg mehr. Ich muß die Schiene, die wir jetzt bei der Dürener Kreisbahn betreiben, außen vor lassen; das funktioniert. Alles andere aber bringt weitere Defizite. Leider ist der Kreis Düren - wie andere Gebietskörperschaften - nicht in der Lage, diese durch sogenannte Querverbünde auszugleichen. Wäre der Querverbund nicht mehr möglich, durch den ein Großteil der Problematik verdeckt wird, dann könnten wir wahrscheinlich einpacken.

Helmut Harbich (CDU): Die letzte Bemerkung macht mich besorgt. - Herr Teubner, die Diskussion über den Verkehrsverbund kennen Sie auch im VRR. Beurteilen Sie das ähnlich wie Herr Hüttemann?

Teubner: Wir brauchen den Spielraum, innerhalb des SPNV-Angebots umschichten zu können. Da folge ich Herrn Eichenseher und anderen Rednern voll und ganz. Wenn jedoch das theoretisch richtige Umschichten dazu führt, daß im Einzelfall eine Streckenbedienung eingestellt werden muß - wir haben zum Beispiel eine Strecke im VRR mit 300 Fahrgästen pro Tag -, dann fürchte ich, daß die Vertreter der Gebietskörperschaften diesem Umschichten nicht zustimmen, wenn sie anschließend den Schienenersatzverkehr aus ihren kommunalen Haushalten finanzieren müssen. Ich will das an einem Beispiel verdeutlichen:

Wenn durch Umschichtungen eine angenommene Summe von 100 für andere SPNV-Leistungen eingesetzt werden könnte und ich 10 davon nehmen müßte, um den Schienenersatzverkehr zu bezahlen, blieben immer noch 90 übrig, um andere SPNV-Leistungen zu verbessern. Wenn die Gemeinde aber diese 10 übernehmen muß, wird sie die 90 verhindern. Wir befürchten also, daß das Ziel, das Herr Eichenseher und auch ich im Auge haben, durch diese Gesetzesänderung nicht gestärkt, sondern eher beeinträchtigt wird. Der einzige Spielraum bei unseren Nahverkehrsplänen besteht doch darin, aus den vorhandenen Mitteln das Beste zu machen.

Graichen (Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr): Ich nutze gerne die Gelegenheit, um auf die beiden Aspekte des Gesetzentwurfes einzugehen. Der eine Aspekt ist Abs. 2 b), der die Umschichtungsmöglichkeiten behandelt; darüber haben wir gerade schon intensiv diskutiert. Der andere Aspekt ist der neu vorgeschlagene Abs. 3. Dazu wollen wir aus der Sicht der Deutschen Bahn AG einige Bemerkungen machen.

Wir unterstützen den Gesetzentwurf, wie er vorgelegt worden ist; denn wir sind der Auffassung, daß die Bestandsleistung im Schienenpersonennahverkehr aus dem Fahrplan 1993/94 erhalten bleiben sollte. Unsere Begründung fußt darauf, daß die Wettbewerbssituation und die Kostenbelastungen bei Schiene und Bus doch sehr unterschiedlich sind. Wir haben bei der Schiene auf schwach belasteten Strecken, also in der Regel Diesel-Strecken, als Nutzer der Schieneninfrastruktur Trassenbenutzungskosten von rund 7 DM pro Zugkilometer. Wir zahlen darüber hinaus Mineralölsteuer für den Dieselmotorkraftstoff, der in den Triebwagen oder Diesellokomotiven auf diesen Strecken verbraucht wird. Ein Bus, der diese Strecke parallel fährt, zahlt wie wir Mineralölsteuer, aber keinerlei sonstige Abgaben, da er von der Kfz-Steuer befreit ist. Wir haben also eine so unterschiedliche Kostenstruktur, daß in der Regel eine Subventionierung des Schienenersatzverkehrs gar nicht erforderlich ist.

Wir haben im Regionalbereich Rheinland vor einem Jahr den Schienenpersonennahverkehr auf dem Streckenabschnitt Düren - Bedburg in Absprache mit den beiden Zweckverbänden und den betroffenen Kreisen eingestellt. Wir haben dabei von der Möglichkeit der Umschichtung, die schon immer bestand und nach der Gesetzesänderung weiterhin bestehen wird, Gebrauch gemacht. Diese eingesparte Leistung haben wir benutzt, um auf der Hauptstrecke Köln - Düren - Aachen und auf zwei schwächer belasteten Strecken, nämlich auf der Strecke Horrem - Bedburg und Aachen - Heerlen, den Verkehr zu verdichten. Auf der

Strecke Horrem - Bedburg fahren wir am Wochenende deutlich öfter. Das Fahrplanangebot für die Strecke Aachen - Heerlen war schlecht; wir werden es verdichten.

Bei den langen Diskussionen, die wir dabei geführt haben, habe ich sehr wohl die kommunalen Wünsche beobachtet, die zur Verfügung stehenden Gelder für einen fulminanten lokalen Busverkehr zu verwenden. Dem lag folgender Gedanke zugrunde: Diese Gelder sind durch die Zufälle des Fahrplans '93 in dieser Region verwendet worden, also müssen sie auch bei uns in der Gemeinde bleiben. - Das ist genau die Gefahr, vor der wir warnen möchten. Aufgrund der unterschiedlichen Kostenstrukturen von Bus und Schiene ist es möglich, ein Vielfaches an Busverkehr zu fahren, wenn man die Schiene einstellt. Dies will dieser Gesetzentwurf verhindern. Sein Ziel ist es, die Stärkung der Schiene festzuschreiben.

Ich greife auf das Beispiel von Herrn Teubner zurück, 10 % von den 100 % wegzunehmen, um einen Busverkehr zu ermöglichen, und die restlichen 90 % für Schienenverkehr auf anderen Strecken einzusetzen. Ich fürchte, diese Rechnung wird nicht aufgehen. Es besteht die Gefahr, daß nach dem Prinzip des Kirchturmdenkens sehr viel mehr Geld in den Busverkehr gesteckt wird. Das halten wir nicht für gut und richtig. Deshalb bitten wir den Landtag Nordrhein-Westfalen, diesen Gesetzesvorschlag so anzunehmen.

Ich möchte jetzt auf die Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen eingehen, die vor dem 1. Juni 1993 Verkehre von der Deutschen Bundesbahn übernommen haben. Soweit wir informiert sind, betrifft dies im Augenblick im wesentlichen die Dürener Kreisbahn. Wir sehen in der Regelung, wie sie jetzt im Gesetzentwurf vorgesehen ist, eine Doppelbe-zuschussung in mehrfacher Hinsicht.

Der erste Fall dieser Doppelbe-zuschussung kommt folgendermaßen zustande: Die Transfermittel, die der Bund dem Land und das Land den Zweckverbänden zur Verfügung stellt, beinhalten, bezogen auf die Eisenbahnunternehmen des Bundes, die Mittel der Schülerbeförderung. Der alte § 6 a) AEG gilt nicht für die Eisenbahnunternehmen des Bundes, wohl aber für nichtbundeseigene Eisenbahnen. Das bedeutet in diesem konkreten Fall, daß die Dürener Kreisbahn bei voller Auszahlung der Transfermittel beim Land Mittel für die Schülerbeförderung auf der Schiene nach dem alten § 6 a) AEG beantragen kann. Sie hat auch einen Anspruch darauf. Sie erhält also ebenfalls den Anteil der Schülerbeförderungsmittel, der in den Transfermitteln - ohne explizit ausgewiesen zu sein - enthalten ist.

Auch im Bereich der Streckeninvestitionen ist in diesem konkreten Fall nach unserer Auffassung eine Doppelbe-zuschussung vorhanden. Die Transfermittel werden auf der Basis der Kosten kalkuliert, die die Deutsche Bahn AG nach der Bahnreform für den Schienenpersonennahverkehr hat. In den Transfermitteln sind bekanntlich die Kosten für die Schieneninfrastruktur enthalten. Wir alle wissen, daß die auf den mehr ländlichen Strecken vorhandene Technik sehr arbeits- und kostenintensiv ist. Die Transfermittel sollen diese hohen Trassenbenutzungspreise mit abdecken. Die Deutsche Bundesbahn hat im Jahr 1993 der Dürener Kreisbahn einen Betrag von 10,4 Millionen DM zur Modernisierung und Rationalisierung ihrer Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Das bedeutet aber auch, daß sowohl Mittel der Deutschen Bundesbahn zur Modernisierung der Infrastruktur geflossen sind als auch Transfermittel, die in ihrer Höhe einen nicht rationalisierten Zustand unterstellen. Außerdem hat die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1993 zur Ausstattung und Weiterführung des Schienenpersonennahverkehrs 6 Millionen DM gezahlt - auch das eigentlich Mittel, die in den Transfermitteln enthalten sind.

Wir wollen auf diese Doppelbezuschussungen ausdrücklich hinweisen. Diese Problematik zur Höhe der Transfermittel wird generell auftreten, wenn nichtbundeseigene Eisenbahnen Leistungen der DB AG übernehmen. Es stellt sich die Frage, wie dieses Problem bei der Schülerbeförderung gelöst wird. Deshalb möchten wir den Landtag auffordern, diese Änderungen bei § 11 Abs. 3 nicht anzunehmen.

Dr. Frohnert (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.): Auch ich bedanke mich für die Einladung zu diesem Hearing und möchte auf unsere schriftliche Stellungnahme verweisen.

Ich habe heute morgen eine kleine Statistik geführt: Bis auf Herrn Graichen waren alle Vorredner der Meinung, daß das bestehende Gesetz, das noch nicht sehr alt ist, hervorragend ist und nicht geändert werden sollte. Ich reihe mich in diese Gruppe ein. - Ich möchte auch nicht darüber spekulieren, ob es in näher oder ferner Zukunft zu mehr Streckenstilllegungen kommt oder ob wir mehr Busersatzverkehre haben werden oder nicht; ich möchte mich nur an die Fakten halten und auf einige Dinge hinweisen.

Ich meine, daß das Gesetz ein hervorragendes Instrumentarium für die Schiene bietet:

"Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen ... der schienengebundene Personennahverkehr ... soweit wie möglich Vorrang erhalten" - exakt definiert.

"Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten" - steht im Gesetz.

"In den Verdichtungsgebieten ... soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen" - auch das steht im Gesetz.

"In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll ... koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden" - steht im Gesetz.

Zur Befürchtung, daß Partikularinteressen durchschlagen, steht im Gesetz, daß nicht einzelne Kreise und kreisfreie Städte, sondern Zweckverbände Aufgabenträger des SPNV sind. Da ist sichergestellt, daß sich Einzelinteressen dem Gesamtinteresse eines Raumes unterordnen müssen. Wenn dann noch vorgesehen ist, daß sich bei durchgehenden Strecken die Zweckverbände untereinander abstimmen müssen, wird es außerordentlich schwierig sein, an irgendeiner Stelle in Nordrhein-Westfalen mal so eben aus Jux und Dollerei Schienenstrecken stillzulegen. Das glaube ich nicht.

Wir lehnen, wie gesagt, diese Gesetzesänderung, insbesondere zu Abs. 2 b) ab, auch zu Abs. 3. Dazu ist genügend gesagt worden. Auch wir meinen, daß diese Mittel nicht - auch nicht vorübergehend - für die Finanzierung von Betriebskostenzuschüssen verwandt werden dürfen. Sie müssen für investive Zwecke vorbehalten werden. Und wir befürchten den Einstieg in eine permanente Regelung; denn nichts ist einfacher, als etwas nach einer Übergangszeit abzuschaffen und das zu einer Dauerregelung werden zu lassen. Davor möchte ich warnen.

Ich möchte noch einen Aspekt herausstellen, der mir wichtig erscheint. - In den bisherigen Beiträgen ist der Verkehrsnutzer, wenn ich die Beiträge wohlwollend werte, zweimal vorgekommen. Ich bin von Hause aus Betriebswirt und Marketingmann und stelle mir

einmal die Diskussion vor, die man in der Markenartikelindustrie führen würde, wenn man hinterfragte, was hier passieren soll.

Mit der geplanten Gesetzesänderung werden, wenn man spitzfindig ist, Verbesserungen des Verkehrsangebots ausgeschlossen;

(Peter Eichenseher [GRÜNE]: Nein! - Gegenruf des Gerhard Wächter [CDU]: Aber sicher!)

denn nur unter dieser Voraussetzung sollten ja Schienenersatzverkehre eingerichtet werden können. Es sollen also Verkehrsverbesserungen ausgeschlossen werden - aus welchen Gründen auch immer. Da muß man sich einmal die Marktsituation im ÖPNV vorstellen. Hätten wir einen Verkäufermarkt, würden wir den Mangel verwalten, könnte man das machen, dann kann man die Verkehrsströme lenken. Wir haben aber einen Käufermarkt, das heißt, der Verkehrsnutzer kann frei entscheiden, welches Verkehrsmittel er wählt. Dann müßte man konsequenterweise sagen, wenn mit Schienenersatzverkehren Verbesserungen verhindert werden, müssen wir gleichzeitig den Verkehrsnutzer lenken. Dann müßte man bei einer Gesetzesänderung mit beschließen, wie der Individualverkehr reglementiert wird. Über diesen Weg hätte man eine Chance, das gewünschte Ziel zu erreichen.

Metz (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen): Da ich die Redezeit einhalten möchte, bitte ich um Ihr Verständnis, wenn ich im Namen der Geschäftsführung der Landesgruppe NRW des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen ohne Vorbemerkungen unmittelbar zur Sache komme.

Zur vorgeschlagenen Inanspruchnahme der Regionalisierungsmittel nach § 8 Abs. 2 Bundesregionalisierungsgesetz für Betriebskostenzuschüsse nichtbundeseigener Eisenbahnen in den Jahren 1996 und 1997 verweise ich auf unsere Stellungnahme vom 25. März 1996.

Die vorgeschlagene Abschaffung der Verwendungsmöglichkeit von Mitteln nach § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz für die Förderung von Schienenersatzverkehren, um Verbesserungen des Verkehrsangebotes zu ermöglichen, wird von uns mit Nachdruck abgelehnt, weil dies die Chancen der kommunalen Ebene, vor Ort die für den Kunden beste sowie die wirtschaftlich und ökologisch vertretbarste Lösung zu realisieren, nachteilig beeinträchtigt.

Der VDV teilt das Ziel der Koalitionsvereinbarung, ein leistungsfähiges SPNV-Angebot dauerhaft sicherzustellen und einen Kahlschlag zu Lasten des SPNV zu vermeiden. Das ergriffene Mittel geht aber weit über dieses vernünftige Ziel hinaus; denn die geltende Vorschrift hätte es den kommunalen Aufgabenträgern ermöglicht, ab 1998 Regionalisierungsmittel nach § 8 Abs. 1 des Bundesgesetzes für die Förderung nur solcher Schienenersatzverkehre zu verwenden, die Verbesserungen des Verkehrsangebotes bewirken. Schon aus dieser Tatbestandsvoraussetzung folgt, daß kurzfristige betriebswirtschaftliche Überlegungen für sich allein niemals einen Ersatzverkehr rechtfertigen könnten. Vielmehr setzt die bestehende Regelung mit dem Begriff der "Verbesserung" eine aus Sicht der Fahrgäste des SPNV signifikante und dauerhafte positive Veränderung des Bedienungsangebotes in Quantität und/oder Qualität voraus.

Wir halten die bestehende Regelung für ausgewogen, um einerseits dem Hauptziel der Regionalisierung, nämlich dem größtmöglichen Kundennutzen, durch regionale Entschei-

Träger zum Durchbruch zu verhelfen, andererseits dem Interesse der Landespolitik an einer maßvollen Weiterentwicklung des Verhältnisses zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV Rechnung zu tragen. Die bestehende Regelung denkt also den Regionalisierungsgedanken konsequent zu Ende und gehört damit zu den fortschrittlichsten Regelungen aller Länder-Nahverkehrsgesetze.

Die vorgeschlagene Änderung dagegen zementiert auf Dauer auch wirtschaftlich perspektivlose SPNV-Leistungen, da sie den Zweckverbänden und den Aufgabenträgern des übrigen ÖPNV keinen finanziellen Anreiz bietet, in begründeten Einzelfällen Qualitätsverbesserungen mit dem Bus zu realisieren. Die Koalitionsvertragsparteien müssen daher auf Fragen aus der Bürgerschaft gefaßt sein, warum der regionale Busverkehr nicht ausgebaut werden darf, wenn er die besseren Verbindungen bietet und danach von wesentlich mehr Bürgerinnen und Bürgern genutzt wird.

Wenn man sich dem Thema Ersatzverkehr zur Verbesserung des Angebotes ohne Ideologie nähert, führt das nicht nur zu der Einsicht, daß im Einzelfall Busangebote besser als SPNV-Angebote sein können. Man kann sich vielmehr sogar vorstellen, daß es Fälle gibt, in denen Schienenersatzverkehr aus ökologischen Gründen geboten ist. - Hier enthält mein Rede-manuskript ein Ausrufungszeichen. Um Ihre Vorstellungskraft anzuregen, muß ich Ihnen einige wenige Zahlen nennen. Mir ist dabei bewußt, daß die Beurteilung der ökologischen Sinnhaftigkeit eines SPNV-Angebotes eine hochkomplexe Angelegenheit ist, die aus einer Vielzahl von Parametern besteht, die im Einzelfall - ich betone "Einzelfall" - betrachtet werden müssen. Die Zahlen knüpfen an den den Autofahrerinnen und -fahrern geläufigen Kategorien an.

Der moderne Dieselleichttriebzug der Deutschen Bahn AG für den SPNV - Typ VT 628 - verfügt über 146 Sitzplätze und verbraucht etwa 72 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer,

(Peter Eichenseher [GRÜNE]: In der Praxis doch nicht!)

also bei voller Besetzung etwa einen halben Liter pro Fahrgast und 100 Kilometer. Ein moderner Diesellinienbus, wie er heute eingesetzt wird, verbraucht zwischen 38 und 42 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer. Zählt man auch hier nur die 40 Sitzplätze, so kommt - bei voller Besetzung - ein Wert von etwa 1 Liter pro 100 Kilometer für jeden Fahrgast heraus. Bei voller Besetzung ist das Schienenfahrzeug also im Verbrauch klar überlegen. Wenn aber nur 30 Fahrgäste an Bord sind, benötigt das SPNV-Fahrzeug 2,4 Liter, der Bus 1,3 Liter pro 100 Kilometer und Fahrgast. Da, wie Sie alle wissen, Nahverkehrsfahrzeuge manchmal nicht voll besetzt sind, werden die ökologischen Ansatzpunkte des Themas sichtbar.

Die Parteien der Koalitionsvereinbarung müssen ihren Wählerinnen und Wählern also unter Umständen erklären, warum ein SPNV-Angebot auch dann aufrechterhalten werden soll, wenn eine genaue Analyse des bisherigen Angebotes mit einer Prognose des zu erwartenden Fahrgastaufkommens ergibt, daß auch unter ökologischen Gesichtspunkten Schienenersatzverkehr geboten ist.

Wir bitten Sie, die in Aussicht genommene Änderung zu überdenken. Uns ist bewußt, daß Koalitionsvereinbarungen zu den dicken Brettern gehören, die sich schlecht bohren lassen. Im Interesse der Fahrgäste und im Interesse der Schonung der Ressourcen Umwelt und Geld sollte zumindest ein Kompromiß gesucht werden, der dem vernünftigen strukturpolitischen

Anliegen der Koalition stärker Rechnung tragen könnte, ohne jedoch wirtschaftliche und ökologische Fragwürdigkeiten den nachfolgenden Generationen zu erhalten.

(Teilweise Beifall)

Vorsitzender Manfred Hemmer: Ausnahmsweise noch einmal Herr Hüttemann.

Hüttemann: Ich bitte um Verständnis, aber ich muß etwas klarstellen.

Es darf nicht der Eindruck der Doppelfinanzierung bei der Dürener Kreisbahn entstehen. Herr Graichen sagte, wir hätten 6 Millionen DM zur Deckung der Betriebsdefizite bekommen. Das war für die Jahre 1993, '94 und '95. Dieses Geld ist weg. Die DB AG hatte damals ausgerechnet, sie habe etwa 2 Millionen DM Defizit auf der Strecke. Das war sozusagen die Abgeltung für die Übernahme. - Die 10 Millionen DM sind gegeben worden, damit die Strecken normal hergerichtet werden. Wir haben sie aber erheblich modernisiert, sie auf modernen Zugbetrieb gebracht. Ich bitte Sie also, hier nicht von einer Doppelfinanzierung auszugehen. - Vielen Dank.

Im übrigen möchte ich Herrn Frohnert gegenüber betonen: Ich bin mit dem AVV dem ersten Teil des Gesetzentwurfes durchaus zugänglich.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Herr Frohnert und Herr Metz, haben Sie einmal die Auswirkungen der Schienenersatzverkehre in den letzten Jahrzehnten, vor allem in den 60er Jahren, unter die Lupe genommen, auch unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten, und gesehen, was das für die Akzeptanz und die Inanspruchnahme des ÖPNV bedeutete? Es ist doch festzustellen, daß der ÖPNV insgesamt überall da, wo wir Schienenersatzverkehre eingesetzt haben, extrem stark zurückgegangen ist.

Dann eine Frage, die Sie nicht gleich beantworten müssen, die wir später aber ruhig zu Protokoll geben sollten: Mich würde interessieren, woher Sie die Verbrauchszahlen des wahrhaft nicht sehr modernen VT 628 nehmen. Aus der Praxis wurde mir berichtet, daß dieser auf 100 Kilometern mit 40 Litern Dieselkraftstoff auskommen kann. Da gehen schon die Grundlagen weit auseinander.

Und was die ökologische Variante angeht, sollten wir uns tatsächlich einmal zusammensetzen und Rechnungen machen. Da bin ich sehr an einer intensiven Diskussion interessiert. Diese sollten wir ein anderes Mal fortführen.

Dr. Frohnert: Zunächst, Herr Eichenseher, waren es betriebswirtschaftliche Entscheidungen der Deutschen Bahn mit ihren Tochterunternehmen wie Bahnpost, vor allen Dingen in ländlich strukturierten Räumen - jetzt nageln Sie mich nicht auf den Begriff "unrentable Strecken" fest - eine solche Verkräftung des Schienenverkehrs vorzunehmen. Ob man das mit der ÖPNV-Entwicklung in Verbindung bringen darf, wage ich zu bezweifeln; denn wir haben parallel dazu eine Entwicklung, die die Inanspruchnahme von ÖPNV nachhaltig beeinflußt hat, nämlich die Pkw-Dichte. Die Zunahme von Pkw im ländlichen Raum ist

gegenüber städtisch strukturierten Räumen überproportional. Ich glaube, daß das vor allen Dingen dem ÖPNV den Knacks gegeben hat, nicht so sehr die Verkraftung von Schienenverkehrsleistungen.

Metz: Zum ökologischen Gesichtspunkt. - Sie haben recht, Herr Eichenseher, wenn Sie sagen, daß der von mir angezogene VT 628 nicht zu den modernsten Fahrzeugen gehört. Ich habe dieses Beispiel bewußt gebracht, weil es im ländlichen Raum auf den Nebenstrecken auch noch lokbespannte Züge gibt. Es gibt aber auch moderne Leichttriebfahrzeuge wie den Regiosprinter, der in den Bereich 40 Liter pro 100 Kilometer kommt. Ich bin bewußt von diesem mittleren Wert ausgegangen, um beispielhaft zu erläutern, daß das Thema Schienenersatzverkehr auch eine ökologische Dimension hat, die im Einzelfall eine genaue Betrachtung erfordert. Es ist ja gerade Sinn der Regionalisierung, daß man die verschiedenen Komplexe, die das Thema ÖPNV-Angebot hat, vor Ort lösen kann. Dazu gehören neben den wirtschaftlichen eben auch ökologische Gesichtspunkte.

Worum es mir in dieser Diskussion in erster Linie geht, ist, daß man den Aufgabenträgern vor Ort die Möglichkeit geben muß, mit wirtschaftlichen Anreizen solche Überlegungen stärker anzustellen; denn wenn die Finanzmittel nach § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz nur für die Erhaltung des Status quo zur Verfügung stehen, besteht der finanzielle Anreiz, ein optimales Angebot zu entwickeln, nicht. Ich möchte da ausdrücklich auf die Ausführungen von Herrn Teubner Bezug nehmen.

Hirschfeld (PRO BAHN e. V. NRW): Ich danke Ihnen zunächst sehr herzlich für die Gelegenheit zur Äußerung, die Sie uns, dem Fahrgastverband PRO BAHN, geben. Der Name ist, so werden Sie denken, Programm, wir können die Gesetzesänderung ja nur für richtig halten. - Ich möchte aber ausdrücklich dazusagen: Wir vertreten die Fahrgäste von Bus und Bahn - die Fahrgäste!

Nachdem mehrfach ausführlich die Position der betroffenen Unternehmen und vor allem der Financiers dargelegt wurde, möchte ich Sie einladen, einen Blick auf die andere Seite zu werfen, denn die zahlenmäßig größte Gruppe der Betroffenen ist bisher nur am Rande erwähnt worden: die Fahrgäste.

Wenn wir davon sprechen, den Verkehrsinfarkt durch den Ausbau des ÖPNV oder durch die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Schienenersatzverkehren, wie es Intention des Gesetzes ist, zu vermeiden, so darf nicht übersehen werden: Dies kann und darf nicht Selbstzweck sein, Busse und Bahnen fahren schließlich, um Fahrgäste zu befördern.

Zu den Verbesserungsmaßnahmen, denen der Schienenersatzverkehr dienen soll, kann ich als Vertreter eines Fahrgastverbandes, der sich mit dem Thema Streckenstilllegungen beschäftigt hat, nur sagen: Bisher war jede Umstellung von Schienen- auf Busverkehr angeblich eine Angebotsverbesserung - mit der Folge, daß in allen Fällen die Fahrgastzahl plötzlich, von einem Jahr aufs andere, rapide um 80 % gesunken ist. Deshalb kann man sicher nicht sagen, daß diese "Angebotsverbesserung" aus Fahrgastsicht zu begrüßen ist. Sie führte immer zum Umstieg aufs Auto. Ich verweise auf unsere schriftliche Stellungnahme, die Ihnen vorliegt. Ich möchte das nicht im einzelnen wiederholen.

Um es kurz zu sagen: Wir begrüßen den vorliegenden Gesetzentwurf ausdrücklich.

Damit Herr Graichen nicht ganz allein steht, möchte auch ich etwas für die Statistik tun, insbesondere in bezug auf die Streichung des Paragraphen zur Förderung des Schienenersatzverkehrs.

Die Bundesmittel nach § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz sind für die Aufrechterhaltung des SPNV gedacht. Sie dienen somit nicht zuletzt dem Versuch, Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der Schiene auszugleichen; Herr Graichen sprach das an. Das Land hat sich bewußt dafür entschieden, die Förderung der Betriebskosten auf den Schienenverkehr zu reduzieren und nicht auf den gesamten ÖPNV auszudehnen. Dafür reicht das Geld nicht. Diese Reduzierung ist durch die wesentlich höheren Kosten des SPNV und durch die Tatsache, daß die Kosten des sonstigen ÖPNV schon bisher durch die Kreise und Städte getragen wurden, begründbar. Wir sehen keine Notwendigkeit und auch keinen Sinn darin, den Busverkehr zu fördern, wenn dafür eine Strecke im Schienenverkehr stillgelegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung zwischen verschiedenen Busdiensten wäre nicht erklärbar. Daneben besteht auch im Schienenverkehr selbst erheblicher Verbesserungsbedarf, zum Beispiel was Taktverdichtungen im S-Bahn-Regionalverkehr und die Beseitigung von Wochenendruhezeiten angeht. Ich kann mir, ehrlich gesagt, nicht vorstellen, daß sich das so einfach realisieren läßt. In einigen Fällen sehen wir auch die Notwendigkeit, das Schienennetz durch Reaktivierung zu ergänzen. Dafür stehen die Mittel des § 8 Abs. 1 zur Verfügung, dafür sollten sie eingesetzt werden, denn dafür werden sie auch dringend benötigt.

Wenn die Aufgabenträger jetzt die Chance sehen, ihren Busverkehr mit diesen Mitteln zu refinanzieren, so ist das aus ihrer Sicht sicherlich verständlich. Aber wer von einem "attraktiven ÖPNV" spricht - als Fahrgastvertreter tue ich das einmal -, der muß die Rückgratfunktion der Schiene gerade in diesem Punkt ernst nehmen. Ich habe allen Äußerungen bisher nur entnommen: Das Geld soll nach unten abfließen. Da wird ein Loch aufgemacht, durch das das Geld nach unten in den Busverkehr absickern soll. Niemand spricht davon, Verbesserungen des SPNV aus diesen Mitteln zu finanzieren. Bereit stehen 1,3 Milliarden DM pro Jahr, die der Bund den Regionen zur Verfügung stellt - ohne die GVFG-Mittel, die umgeschichtet werden sollen. Nicht kommunaler ÖPNV sollte damit refinanziert werden.

Wir müssen dem erhöhten Finanzbedarf der Schiene Rechnung tragen und begrüßen die vorgesehene Gesetzesänderung. Ich bitte Sie, meine Damen und Herren Abgeordneten, daher, dem Entwurf in der vorgelegten Fassung zuzustimmen.

Ich würde mir wünschen, daß auch dem gewaltigen Nachholbedarf an Investitionen für die Schiene Rechnung getragen wird; denn während der kommunale ÖPNV über die letzten Jahrzehnte mit GVFG-Mitteln viel Geld für Investitionen zur Verfügung hatte, was vielfach genutzt wurde, ist die Schiene vom Bund ausgehungert worden. Herr Graichen sprach das an. Das ist Technik aus der Zeit der Jahrhundertwende, die dringend modernisiert werden muß, wenn der SPNV eine Zukunft erhalten soll. Wir bitten Sie, sich auch hierfür einzusetzen und die Regionalisierungsmittel, die der Bund zur Verfügung gestellt hat und die laut Bundesregionalisierungsgesetz vorrangig für den SPNV einzusetzen sind, auch dafür zu verwenden.

Weis (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands/DGB Landesbezirk NRW): Wenn man am Ende einer Anhörung spricht, hat man den Nachteil, daß die meisten Argumente schon genannt worden sind. Möglicherweise ist es aber auch ein Vorteil, denn vielleicht bleiben Ihnen meine zusätzlichen neuen Argumente besser in Erinnerung, weil sie zuletzt genannt wurden.

Ich möchte zunächst darauf hinweisen, daß sich der Deutsche Gewerkschaftsbund auf eine gemeinsame Stellungnahme geeinigt hat; das ist keine Selbstverständlichkeit. Ich spreche hier für die Organisationsstelle des Deutschen Gewerkschaftsbundes in Nordrhein-Westfalen sowie für die ÖTV und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Sie haben alle unsere schriftliche Stellungnahme vorliegen. Ich möchte die Kernpunkte unserer Forderungen kurz zusammenfassen und erläutern.

Die genannten Gewerkschaften begrüßen grundsätzlich die Gesetzesinitiative der Landesregierung. Wir sehen in der Änderung des § 11 Regionalisierungsgesetz eine notwendige Korrektur, die eine Fehlsteuerung öffentlicher Mittel verhindert. Sie ist unserer Ansicht nach auch eine Maßnahme zur Weiterentwicklung der gesetzlichen Finanzierungsgrundlagen für den öffentlichen Personennahverkehr. Damit wird - zwar nachträglich, aber immerhin - eine gewerkschaftliche Forderung umgesetzt, die wir weit im Vorfeld der Regionalisierungsgesetzgebung bereits erhoben haben.

Mit der Umleitung von Transfermitteln nach § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz wurde im alten Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen eine falsche verkehrspolitische Weichenstellung gemacht. Es wurde unter anderem ein unserer Ansicht nach falsches politisches Signal an die neuen Aufgabenträger des SPNV gegeben.

DGB und Einzelgewerkschaften haben bekanntlich als oberste Priorität in der Nahverkehrspolitik das Prinzip der Umwelt- und Sozialverträglichkeit. Umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsträger wie die Schiene bedürfen daher einer besonderen öffentlichen Förderung. Danach leitet sich auch unsere Forderung ab, daß prinzipiell die Ersetzung von Schienenverkehr durch Busverkehr möglichst zu verhindern ist und auf wenige Ausnahmen beschränkt bleibt. Eine Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße halten wir in der Regel für kontraproduktiv. Sie geht in den meisten Fällen, wie hier schon mehrfach erwähnt worden ist, zu Lasten der Qualität des öffentlichen Gesamtverkehrsangebotes. Die Attraktivität des Gesamtangebotes stellt den Hauptanreiz für die Bürger dar, auf das Auto zu verzichten und auf die umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Deshalb darf es an dieser Stelle keine Abstriche geben.

Eine Schienenvorrangpolitik, wie sie im Gesetz formuliert ist, muß natürlich auch die Option zur Prüfung von Einzelfällen enthalten. Sollte sich nach Durchführung von geeigneten Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung bestimmter Schienenangebote nach längerer Frist herausstellen, daß Strecken wirtschaftlich nicht mehr vertretbar sind, muß auch die Möglichkeit bestehen, Ersatzverkehre zu fördern. Anderenfalls würde der Verlust eines jeglichen öffentlichen Verkehrsangebots drohen.

Die für Verkehr zuständigen Gewerkschaften ÖTV, GdED und der DGB-Landesbezirk NRW fordern daher zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Gesamtverkehrsangebotes die Landesregierung auf, in diesen Fällen andere geeignete Fördermittel für Busverkehre zur Verfügung zu stellen. Eine Verwendung von Transfermitteln nach § 8 Abs. 1 für diesen

Zweck lehnen wir allerdings strikt ab. Sie ist weder mit den Zielen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes noch mit dem im Rahmen der Bahnreform erzielten Bund-Länder-Kompromiß in Einklang zu bringen. Denken wir zurück - das ist ja noch nicht allzu lange her -: Das war ein schwieriger Kompromiß. Wenn Schienenersatzverkehre in Betracht gezogen werden, müssen im Vorfeld alle Möglichkeiten und Maßnahmen zur Steigerung sowohl der Wirtschaftlichkeit als auch der Attraktivität von Schienenangeboten durchgeführt werden.

Unabhängig von den genannten Kriterien müssen die im Regionalisierungsgesetz festgelegten Standards - sie sind bereits genannt worden - Erhalt des Eisenbahnnetzes als Grundnetz des ÖPNV sowie angemessene Bedienung der Bevölkerung in allen Landesteilen gewährleistet bleiben. Durch gesetzliche Rahmenregelungen muß sichergestellt werden, daß die Entscheidung der Aufgabenträger zur Verkehrsmittelwahl nicht ausschließlich auf der Grundlage reiner Kostenkalküle erfolgt. Angebotsqualität und Umweltkriterien müssen gleichrangig berücksichtigt werden.

Herr Graichen hat bereits darauf hingewiesen, daß der SPNV nach wie vor mit starken strukturellen Wettbewerbsnachteilen konfrontiert ist. Ich möchte das nicht wiederholen. Klar ist, daß das die eigentliche Ursache für die erheblich ungünstigeren Kostenstrukturen der Schiene ist. Das heißt im Umkehrschluß, daß unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen die Bahnen im reinen Preiswettbewerb mit dem Bus kaum eine Chance haben. Dies gilt in besonderem Maße für die strukturschwachen ländlichen Regionen.

Faire Wettbewerbsbedingungen - auch das ist von Herrn Graichen erwähnt worden - muß es natürlich auch innerhalb des Marktsegmentes Schienenverkehr selbst geben. Eine politisch motivierte Besserstellung von Dritten auf der Schiene, um dadurch künstlich Wettbewerb zu erzeugen, lehnen wir ab. Nicht Konkurrenz um jeden Preis, sondern sinnvolle Kooperationen sind unserer Auffassung nach das Gebot der Stunde.

Abschließend möchte ich eine kurze Bemerkung zur Sicherung des Angebotes in der Fläche machen. - Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich - im Unterschied übrigens zu vielen anderen Bundesländern - für eine weitgehende Dezentralisierung der Verantwortungsebenen im Schienenpersonennahverkehr entschieden. Durch diese Grundsatzentscheidung ist die Gefahr der verkehrspolitischen Kleinstaaterei, einer Zersplitterung des SPNV-Gesamtangebotes nicht von der Hand zu weisen. Der Schienenpersonennahverkehr darf aber nicht zum Spielball kommunaler Sparzwänge und lokaler Sonderinteressen werden; das ist an dieser Stelle schon als "Kirchturmpolitik" bezeichnet worden. Ein attraktives Schienenangebot muß auch für die Fläche erhalten bleiben. Aus diesem Grunde setzen sich die genannten Gewerkschaften und der Deutsche Gewerkschaftsbund in NRW für eine Änderung des bestehenden Regionalisierungsgesetzes ein.

Hermanns (Deutscher Beamtenbund, Landesbund Nordrhein-Westfalen): Die im Deutschen Beamtenbund vertretenen Eisenbahngewerkschaften - Verkehrsgewerkschaft GDBA und Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, GDL - haben in eigenen Stellungnahmen an den Landesbund diesen überzeugt, daß dem Gesetzentwurf zuzustimmen ist.

Aus grundsätzlichen Erwägungen muß dem Schienenpersonennahverkehr auch in Zukunft Planungssicherheit gegeben werden; dies ist in diesem Gesetzentwurf zum großen Teil enthalten. Die Änderung wird auch für mehr Konkurrenz auf der Schiene sorgen. Als Eisen-

bahner müßte ich deshalb ein wenig skeptisch sein, aber ich glaube, eine privatisierte Bahn wird sich dieser Konkurrenz stellen und stellen müssen. Umfragen haben auch ergeben, daß die Eisenbahn für Fahrgäste im Nahverkehr das liebste Verkehrsmittel ist. Deshalb sollten wir dafür sorgen, daß die vorhandenen Strecken auch genutzt und ausgebaut werden.

Nochmals: Wir stimmen dem Änderungsentwurf zu.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Wie viele Zusatzzugkilometer sind schätzungsweise notwendig, wenn wir den integralen Taktfahrplan auf der Schiene realisieren wollen?

Graichen: Die Untersuchungen sind gerade angelaufen. Zu Beginn dieses Monats haben wir die Arbeitsgruppe eingerichtet. Die Landesregierung hat vor ein bis zwei Monaten die Gutachter beauftragt, zum integralen Takt eine Untersuchung zu machen. Zahlen liegen noch keine vor. In weiten Bereichen haben wir schon Taktverkehr. In Nordrhein-Westfalen wird der integrale Takt primär das Ziel haben, bestehende Taktverkehre besser als bisher miteinander zu verknüpfen, was nicht zwingend zu mehr Zugkilometern führen wird. In dieser Region haben wir andere Gegebenheiten als in den stark ländlich strukturierten Gebieten Süddeutschlands, in denen der integrale Takt eine spürbare Mehrung an Zugkilometern gebracht hat. Das gilt auch für Rheinland-Pfalz.

Im Ballungsraum Rhein-Ruhr ist die Forderung, von morgens 5 Uhr oder 5.30 Uhr an bis Mitternacht Verkehre im Takt anzubieten, erfüllt. Aber die Verknüpfung zwischen den einzelnen Linien ist zum Teil wegen der bestehenden Infrastruktur noch nicht optimal. In diesem Bereich wollen wir entscheidend vorankommen.

Hans-Dieter Moritz (SPD): Ich gehe davon aus, daß nicht nur der Schienenpersonennahverkehr, sondern auch der Busverkehr unter der Rubrik ÖPNV einzuordnen ist.

Meine Frage an Herrn Hirschfeld: Ist Ihnen bekannt, daß es in Nordrhein-Westfalen Städteverbindungen gibt, zum Beispiel in meinem Heimatkreis zwischen Siegen und Bad Laasphe, bei denen der ÖPNV auf der Schiene für die Überwindung dieser Strecke rund zwei Stunden braucht, während ein Bus des ÖPNV die gleiche Strecke in der Hälfte der Zeit und auch noch zu einem günstigeren Preis zurücklegt? Könnten Sie in solchen Fällen dem Kompromißvorschlag zustimmen, den der VRR heute morgen hier dargelegt hat, nämlich in begründeten Ausnahmefällen die Finanzierung von Schienenersatzverkehren zu ermöglichen?

Hirschfeld: Das ist mir bekannt. Es gibt zahlreiche Fälle, wo wir Busverkehre haben, für die die Schiene keine Konkurrenz darstellt, weil sie teilweise überhaupt nicht vorhanden ist. Aber sollen wir diese Linien aus den Mitteln nach § 8 Abs. 1 des Bundes fördern und andere, die genauso wichtig sind, nicht, nur weil zufällig keine stillzulegende Bahnstrecke parallel verläuft? Konsequenterweise kann man in einzelnen Fällen diesen Bus, der im Prinzip auch nicht unbedingt Parallelverkehr ist, sondern teilweise ganz andere Verkehrsaufgaben mit bedient, nicht aus den Mitteln des Bundes fördern.

Ich gebe Ihnen recht, daß man überlegen kann, die Förderung grundsätzlich ganz anders zu gestalten und zu sagen: Wir fördern ein regionales Verkehrsnetz. Das ist im Moment aber ausdrücklich nicht vorgesehen. Bei den bestehenden Ungleichheiten und der jetzigen Struktur der Förderung sehe ich dafür keine Möglichkeit. Es ist auch zuwenig Geld da, dies alles zusätzlich aufzunehmen. Auch ich hätte nichts dagegen, wenn zusätzlich ein Schnellbus gefördert würde.

Johannes Rimmel (GRÜNE): Zu dieser lokalen Gegebenheit, die von Herrn Moritz angesprochen wurde, muß ich Stellung nehmen, denn dieses Beispiel zeigt eindeutig, warum die Gesetzesänderung kommen muß. - In diesem Falle ist es durch Investitionen - es sind neue Fahrzeuge eingesetzt worden - und durch die Einrichtung eines Taktverkehrs zu erheblichen Fahrgastzuwächsen gekommen. Diese Strecke kann noch weiter verbessert werden, auch zeitlich, und der Komfort kann verbessert werden. Sie ist ein klassisches Beispiel dafür, daß diese Gesetzesänderung notwendig ist und wir eine eindeutige Bevorzugung der Schiene brauchen. - Ich bitte die Sachverständigen, mich zu berichtigen, wenn ich etwas Falsches gesagt habe.

Vorsitzender Manfred Hemmer: Herr Kollege Rimmel, ich lasse diesen Beitrag zu, aber unter uns wollen wir im Ausschuß diskutieren. - Einverstanden.

Wird weiter das Wort gewünscht? - Das ist nicht der Fall.

Damit sind wir am Ende unserer heutigen Anhörung. Ich darf mich - auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen - herzlich bei den Sachverständigen bedanken, daß Sie heute vormittag zu uns gekommen sind. Wir werden über Ihre Anregungen im Verkehrsausschuß diskutieren und sie, wenn möglich, in das Gesetz einfließen lassen.

Das Protokoll der Anhörung wird Ihnen zugeschickt. Sollten Sie Ergänzungen oder weitere Anregungen haben, bitte ich, mir das mitzuteilen.

Ich wünsche eine gute Heimfahrt und Glückauf für eine weitere gute Zusammenarbeit.

gez. Hemmer

Vorsitzender

30.04.1996 / 30.04.1996

245